ワイドカラー

WIDE COLOUR

中島 鍾馗

☆特集☆

カラー特集：マレーシア空軍の装備機

パイロット・レポート：F-15イーグル

グラビア特集：戦場のサンダーボルト

'77 JULY 7

BUNRIN-DO JAPAN

$3.30

イギリス空軍第41飛行隊のジャガー
JAGUARS ASSIGNED TO RAF NO. 41 SQN

コンティシャル英空軍基地を編隊離陸する、第41飛行隊のジャガーGR.1
A pair of No.41 Sqn Jaguar GR.1's takes off from Coltishall Base

(Photo by Inter Air Press)

フライトラインに並ぶジャガーGR.1。左上は尾翼のマークで，王冠とセント・オマールのクロスが描かれている。

Jaguar GR.1's on the flight line. Note the Cross of St. Omer in France, which was the squadron's first overseas base in WWI.

(Photo by Inter-Air Press)

空母ミッドウェーの艦載機
AIRCRAFT ABOARD USS MIDWAY CVA41

このページはカタパルト発進する第161戦闘飛行隊(VF-161)のF-4N。右ページ下は発艦待機中のF-4NとA-7A。
F-4N of VF-161, and F-4N and A-7A of the same sqn (right page)

A-7A being air-refueled from KA-6D

KA-6Dから空中給油を受けるA-7A。

着艦する第151戦闘飛行隊(VF-151)のF-4N,
F-4N of VF-151 ready to deck

着艦した第115攻撃飛行隊(VA-115)のA-6A。下はフライトデッキに並ぶA-6AとA-7A

このページはラングレイ基地で撮影した，F-15の一番新しい部隊，第36戦術戦闘航空団（36thTFW）のF-15A。同部隊は今年4月末西ドイツのビットブルグ基地に派遣された。

(Photo by Peter Greve)

マクダネル・ダグラスF-15イーグル

MACDONNELL DOUGLAS F-15 EAGLE

(Photo by Peter Greve)

F-15 of 36th TFW, the first unit this aircraft was assigened. The unit was dispatched to Bitburg, West Germany, this April. Photographed at Langley AFB

F-15 of 1st TFW, Langley AFB.

(Photo by F.B.Mormillo)

[illegible]

(Photo by F.B.Mormillo)

ネリス基地にある第57戦闘機兵器連隊(57thFWW)第433戦闘機兵器飛行隊(433rdFWS)のF-15A。

F-15A of 433rd FWS, 57th FWW, Nellis AFB.

ルーク基地のファントム
PHANTOMS BASED AT LUKE AFB

(Photo by Peter Greve)

上と中はグレイ三色の識別評価塗装をした、第58戦術戦闘訓練航空団(58th TFTW)所属のF-4C

F-4C of 58th TFTW in three-tone gray.

(Photo by Peter Greve)

F-15などに使用しているものと同じグレイ塗装を施したRF-4C

(Photo by Peter Greve)

RF-4C with similar grey painting to that of F-15.

ネリス基地のトムキャット
TOMCATS AT NELLIS AFB

ネリス基地で行なわれている、空・海軍合同の空対空ミサイルテスト計画（新技術の研究開発）に参加しているF-14Aトムキャット。この計画では迎撃ミサイル評価テストと空戦評価テストが行なわれ、F-5を仮想敵機としてF-14とF-15の模擬空戦もあり、今年11月まで続行される

(Photo by F.B.Mormillo)

(Photo by F.B.Mormillo)

Based at Nellis probably until November 1977, these aircraft are operating as a part of the ACEVA AIMVAL program, a joint AF Navy air-to-missile test program to evaluate new concepts in air to air missile techniques. The program involves AF F-15 and Navy F-14 fighters in mock dogfights with simulated "agressor" F-5E aircraft.

T-28B of VT-2 with the U.S. Bicentennial painting

米建国200年記念の塗装をした海軍第2練習飛行隊(VT-2)のT-28B

中と下はカートランド空軍基地にある海軍兵器審査部(NWEF)のA-4M。機体の塗装が、写真のように白・黒が左右で逆になっている。

A-4M of NWEF, Naval Weapons Evaluation Facility, Kirtiand AFB (mid & bottom). Note the port side painting is inverse to that of the starboard.

マレーシア空軍の装備機
STRENGTH OF MALAYSIA AIR FORCE

マレーシア空軍バタワース基地第12飛行隊所属のF-5B. 同飛行隊では2機のF-5Bを装備している.

F-5B of No. 12 Sqn. Butterworth Base. The sqn has two F-5B's.

(Photo by J.M.C Gohl)

Photo by J.M.C.Gahl

CA.26 of No. 11 Sqn. Butterworth Base.

訓練飛行に向うバタワース基地の第11飛行戦闘隊のCA.26セイバー。

(Photo by J.M.C.Gahl)

エプロンで翼を休める第11飛行隊のCA26

(Photo by J.M.C.Gahl)

CA26 of No. 11 Sqn taking a rest at the apron.

マレーシア空軍では16機のCA26セイバーを装備しているが，現在同機の後継機として，ノースロップF-5Eを装備途中で，最終的には14機のF-5Eを装備する

(Photo by J.M.C.Gahl)

(Photo by J.M.C.Gahl)

The Malaysia AF now has 16 CA26 Sabre fighters. Progress is being made to replace them with F-5E. Finally, the Malaysia will be equipped with 14 F-5E's.

マレーシア空軍の
コモンウエルス“セイバー”

COMMONWELLS SABRE OF MALAYSIA AF

マレーシア空軍バタワース基地のエプロンに並ぶ，第11飛行隊のコモンウエルスCA26セイバー。同空軍ではCL-41Gの後継機として，1969年オーストラリアから防衛援助協定に基いて最初の10機を供与され，現在は16機装備している。

Commonwells CA26 Sabre fighters of Malaysia AF No. 11 Sqn, at the apron of Butterworth AB. To replace the CL-41G, the Malaysia AF received 10 CA26 Sabres in 1969 under the mutual defense agreement. The AF now has 16 Sabres.

(Photo by J.M.C.Gubl)

(Photo by Inter-Air Press)

イギリス空軍第41飛行隊のジャガー

RAF No. 41 SQN JAGUARS

編隊離陸するジャガーGR 1.

Jaguar GR.1's Take off in formation from Coltishall.

海上を飛行する第41飛行隊のジャガーGR.1。第41飛行隊は数年間偵察用としてファントムFGR.2を装備していたが，1976年10月1日にコルティシャル英空軍基地において，ジャガーGR.1とT.2に機種変更し，今年4月1日から実戦配備についている。また第41飛行隊で使用していたファントムは英空軍の防空飛行隊で使用している。

After several years of operating Phantom FGR.2 in the primary role of reconnaissance, No.41 Sqn was formed 1 October 1976 at RAF Coltishall with Jaguar GR.1 and T.2 aircraft. After a six-month workup period, the Jaguar Sqn was declared fully operational. Phantoms previously used by No. 41 are now being passed to the RAF air defense squadrons.

(Photo by RAF)

(Photo by RAF)

▲飛行中のジャガーGR.1。
▼コルティシャル基地のフライトラインで翼を休めるジャガーGR.1。コックピット下に第43飛行隊の軍鶏のマークが残されているのに注意。

▲Jaguar GR.1 in flight

▼GR.1 on flight line. Note the "fighting cock" marking under the cockpit.

(Photo by Inter-Air Press)

(Photo by Inter-Air Press)

▲胴体下面に装備された偵察ポッド。
▶ジャガーGR.1の30mmアデン砲。胴体側面に左右1門ずつ装備されている。
▼真うしろから見たGR.1に装備されているRB172アドアーエンジンアフターバーナー内部がよくわかる。

▲Reconnaissance pod under the fuselage.

▶GR.1's Aden 30mm cannon; one each on both sides of the fuselage.

▼Rear view of GR.1, showing the afterburners of the RB172 Adour engines.

(Photo by Inter Air Press)

▲▼複座のジャガーT.2. 主翼下面の内側パイロンには燃料タンク，外側パイロンには，訓練用爆弾のキャリアーを装備している

(Photo by Inter Air Press)

(Photo by Inter Air Press)

▲▼Two-seat Jaguar T.2. Practice bomb carriers are fitted on the outboard pylons, fuel tanks on the inners.

リビア空軍のTu-22ブラインダー

Tu-22 BLINDER PUT INTO LIBYA SERVICE

リビア空軍ではツポレフTu 22ブラインダーを装備，その最初の12機はすでに実戦部隊に配備されているといわれていたが，それを実証するのがこの写真。このほど米海軍第51戦闘飛行隊のF-4が地中海上空で近接，撮影したもの。

A report that 12 Tu-22 Blinders have been deliverd to Libya AF for operational use was proved by this photo, taken by the USN F-4 of Fighter Squadron 51 during a recent cruise in the Mediterranean.

(U.S. NAVY Photo)

この写真も前ページ同様，米海軍の第51戦闘飛行隊（VF-51）所属のF-4が地中海上空で近接撮影した，リビア空軍のTu-22ブラインダー．

Tu-22 Blinder flying over the Mediterranean. Photo taken by the F-4 of VF-51, U.S. Navy.

PHOTO REPORTAGE:
AIRCRAFT ABOARD USS MIDWAY CVA41

フォト・ルポ

空母ミッドウェーの艦載機

KA-6D tanker (left) and A-6A Intruder of VA-115.

フライトデッキで翼をはためる，第115攻撃飛行隊（ＶＡ-115）所属のＫＡ-6Ｄ（左）とＡ-6Ａ（右）イントルーダー攻撃機。

空母ミッドウェー（ＣＶ-41，基準排水量51,000t）は現在横須賀を母港として、日本近海やインド洋などの守りについており、同艦所属の第５艦載航空部隊（ＣＶＷ-5）には合計98機の各種航空機が配備されている。

A-7A Corsair II of VA-93. The right one is equipped with a buddy tank for use in air refueling.

第93攻撃飛行隊（ＶＡ-93）所属のＡ-７Ａコルセア II。右の機体は左翼下に空中給油用のバディタンクを装備している。

Rebuilt in 1955 and further in 1970, MIDWAY becomes one of the biggest and newest ships of the US Navy. The 65,000-ton ship presents a nest for a total of 98 aircraft of CVW-5 in the defense of the Far East with Yokosuka as her mother port.

A-7A of VA-93 being air-refueled by A-7A of VA-93.

KA-6D of VA-115 approaching the deck, with the arresting hook downed and wingtip spoilers opened. Below: A-6A of VA-115 on the elevator in front of the island.

中は着艦フックを下げ、フラップをいっぱいに下げて、翼端のスポイラを開いて着艦進入するＶＡ-115のＫＡ-6Ｄ。下は艦橋前方のエレベータ上で翼を休めるＶＡ-115のＡ-6Ａ。

このページ上と下はフライトデッキにならぶA-7A，中右上はVA-93のA-7A　中右下はVA-56のA-7A.

A-7A of VA-93.

A-7A of VA-56.

Top & below: A-7A on the flight deck.

着艦する第161戦闘飛行隊（VF-161）所属のF-4NファントムII。

F-4N of VF-161 preparing for a catapult take catapult take-off.

カタパルト上で離艦準備中のVF-161のF-4N。

カタパルト発進するF-4N。

F-4N ready to go on the catapult.

着艦後ただちに主翼端を折りたたみ、駐機位置へタキシングする第151戦闘飛行隊（VF-151）所属のF-4N。

After-decking F-4N of VF-151 taxiing toward the designated parking point.

SH-3G Sea King of HC-1. Right is F-4N.

C-2A of VRC-50 decking.

着艦する第50艦隊支援輸送飛行隊（ＶＲＣ-50）所属のＣ-２Ａ。

マクダネル・ダグラス F-15イーグル

(**Photos by F.B.Mormillo**)
本文55ページ参照

MCDONNELL DOUGLAS F-15 EAGLE

前ページとこのページは、アリゾナ州ルーク空軍基地にある第58戦術戦闘訓練連隊（58thＴＦＴＷ）、第555戦術戦闘訓練飛行隊（555thＴＦＴＳ）に所属しているＦ-15イーグル。左ページ下とこのページ中と下はＴＦ-15Ａで、機首と主翼上下面に黒と白の識別評価用のストライプを入れている。

This & previous pages: F-15 Eagle of 555th TFTS, 58th TFTW. Left page below & this page mid & bottom: TF-15A. The black and white distinguishing purpose stripes are on the nose and main wing surfaces.

このページ上と中はネリス基地の第57戦闘機武器連隊(57thF W W)第433戦闘機武器飛行隊（433rdF W S）所属のＦ-15Ａ。下はルーク基地の555thＴＦＴＳ所属のＦ-15Ａ。

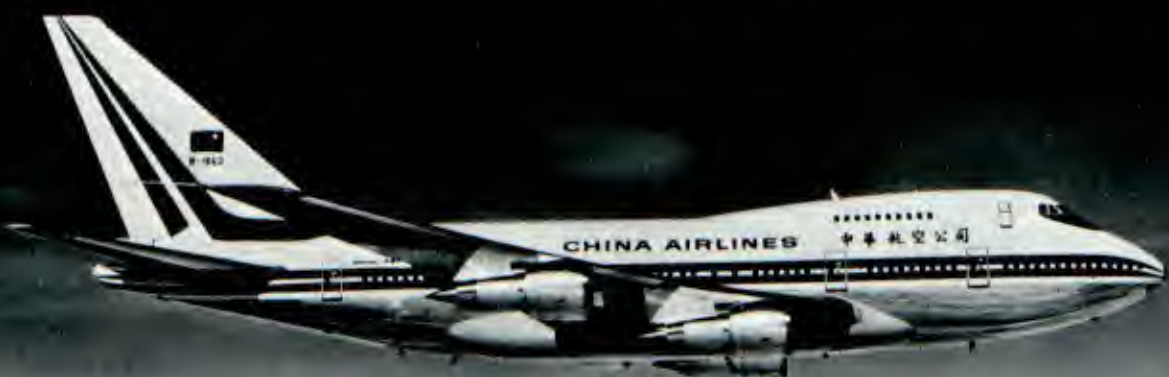
F-15A of 433rd FWS, 57th FWW, Nellis AFB. Below is F-15A of 555th TFTS, Luke AFB.

このページ中と下は，訓練飛行に向うルーク基地の555thＴＦＴＳ所属のＴＦ-15Ａ。

TF-15A of 555th TFTS.

このページと右ページは、バージニア州ラングレイ空軍基地にある第1戦術戦闘連隊（1st TFW）所属のF-15A。1st TFWはF-15による最初の実戦部隊である。

F-15 of 1st TFW, Langley AFB. The 1st TFW is the first operational unit of F-15.

PHOTO NEWS

中華航空はこのほど、かねて発注していたボーイング747SP1機の納入を受けた。同航空ではこの747SPを香港～台北とサンフランシスコおよびロサンゼルス間の路線に投入、5月18日から運航を開始する予定。

6機の生産が予定されているパナビア・トーネード先行量産型の2番機が，去る3月14日BACのワートン飛行場で初飛行を行なった。飛行時間は1時間6分で、トーネードプログラムでは788回目の飛行となった。

米空軍とロッキード・ジョージア社が後方支援用として輸送力増強をはかっていたC-141の改造型YC-141Bがこのほど初飛行を行なった。同機はC-141の胴体を23フィート延長、主翼付根にフェアリングを取付け、空中給油システムを装備している。

上と中はソ連空軍の使用している複座の全天候要撃戦闘機Yak-28P "ファイアバー"。下左はコロリオフ航空研究所設計部の学生達が製作した「シャメル（マルハナバチ）」号。M-72オートバイ用エンジンを使用している。下右はリスアニアソビエト共和国のSSR。緊急患者の輸送にこのヘリコプタは重要な役割りを果している。

スナップだより

An F-4E of Philippine based 3rd TFW caught in an AC enthusiast's camera near Kadena AB.

嘉手納基地に着陸するフィリピンのクラーク基地駐留第３戦術戦闘連隊（３rdＴＦＷ）所属のＦ-4Ｅ（一宮市　穂科岳昭）。

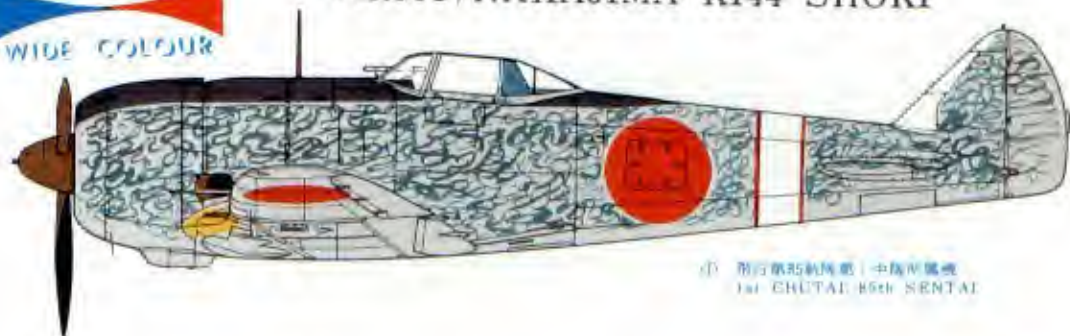
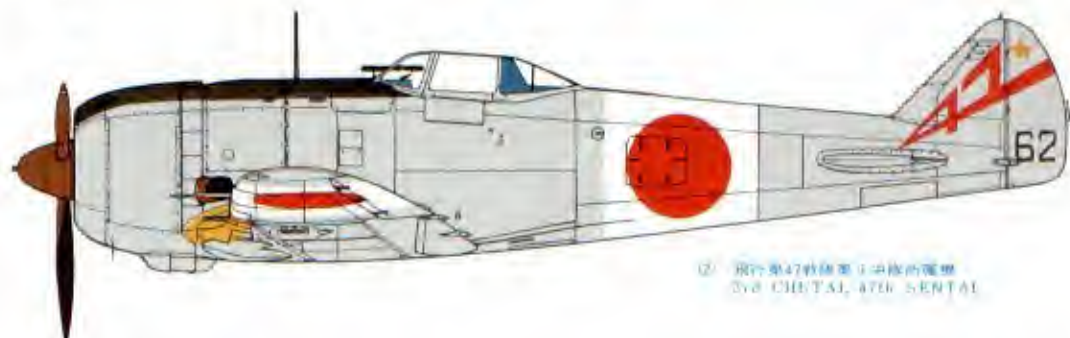
横田基地に飛来した第317戦術輸送連隊（317thＴＡＷ）所属のＣ-130Ｅ（東京都　戸谷悟志）。

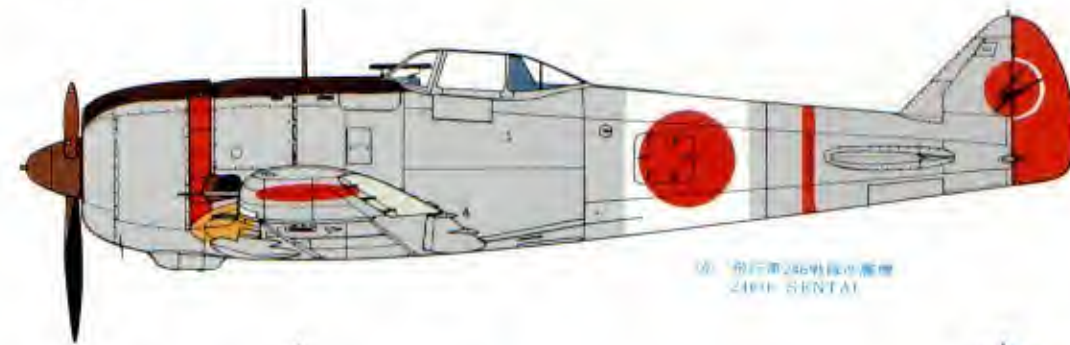
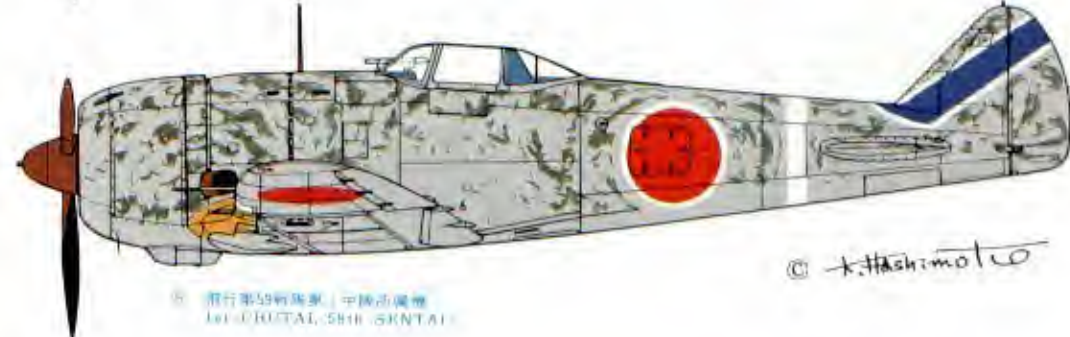
A C-130E of 317th TAW flew to Yokota AB.

A EC-135 flying down to Yokota AB.

横田基地に飛来したＥＣ-135（昭島市　高水雅之）。

ワイドカラー
WIDE COLOUR

ARMY/NAKAJIMA KI44 SHOKI

① 飛行第85戦隊第1中隊所属機
1st CHUTAI 85th SENTAI

② 飛行第47戦隊第3中隊所属機
3rd CHUTAI 47th SENTAI

③ 飛行第23戦隊第1中隊所属機
1st CHUTAI 23rd SENTAI

④ 飛行第246戦隊所属機
246th SENTAI

⑤ 飛行第59戦隊第1中隊所属機
1st CHUTAI 59th SENTAI

戦場のサンダーボルト

P-47 Thunderbolt in Action

P-47サンダーボルトが，初めてヨーロッパの戦場に登場したのは，1943年1月，イーグル・スコードロンの呼び名で親しまれた第4戦闘大隊（4th FG）の三つの中隊が，第8空軍に移されて，スピットファイアーに代えて本機を装備したときであった。つづいて同じ第8空軍の第78戦闘大隊（78th FG）が43年1月なかばにP-38に代えてP-47部隊となり，同月末には，第56戦闘大隊（56th FG）が，最初の装備機であるP-47を受領した。第4大隊はP-47よりP-51を好んで，まもなくP-51Bに機種改変したが，第78と第56はP-47Cで北アフリカと北ヨーロッパで作戦，数かずの武勲をたてた。ここの3枚の写真は，1943年初め，ヨーロッパに到着したばかりのP-47C。

REPUBLIC P-47 THUNDERBOLT

[illegible]

One of P-47 Thunderbolts dispatched late in 1943 in the European theater. White bands on the nose, wings and tail are for identifing purposes.

P-47D of 62nd FS, 56th FG, May 1943, Britain.

〔上〕第56戦闘大隊(56th FG)第62戦闘中隊(62nd FS)に装備されたP-47D。1943年5月頃の撮影で，英国の田園地帯上空をパトロール中。〔下〕これは1943年10月，英国のサンダーボルト部隊基地でのスナップ。出撃で被弾したB-17の1機が，このP-47の基地に着陸，修理を終えたところで，B-17の翼下から撮影したものという。P-47Dの数機が発進準備中で，後方の滑走路上を編隊で離陸する姿も見える。このころ，欧州の戦場にデビューしたばかりのP-47は，B-17を護衛して，ドイツ軍占領下の大陸の目標攻撃に，連日のように出動した。

P-47 viewed across B-17, October 1943 at an England base.

〔上〕左上の写真と同じく，1943年5月，英国の田園地帯上空を飛行中の第56戦闘大隊第62中隊のP-47D飛行小隊。先頭の機首にマンガを画いたLM-R機は，小隊長のパピイ・クレイグ（Pappy Craig）の乗機。3機目と最後尾の機体も，機首に派手なマンガのマークを画いている。国籍記章の丸い縁は黄色で，同中隊の各機は，1943年の秋ごろまで，この塗装で飛んだ。

〔右〕機体を水平にして固定，主翼の計8挺の12.7mm機関砲の試射。空薬きょうが地上でおどっている。1943年6月の撮影。

〔下〕発進するP-47。1943年3月の撮影。

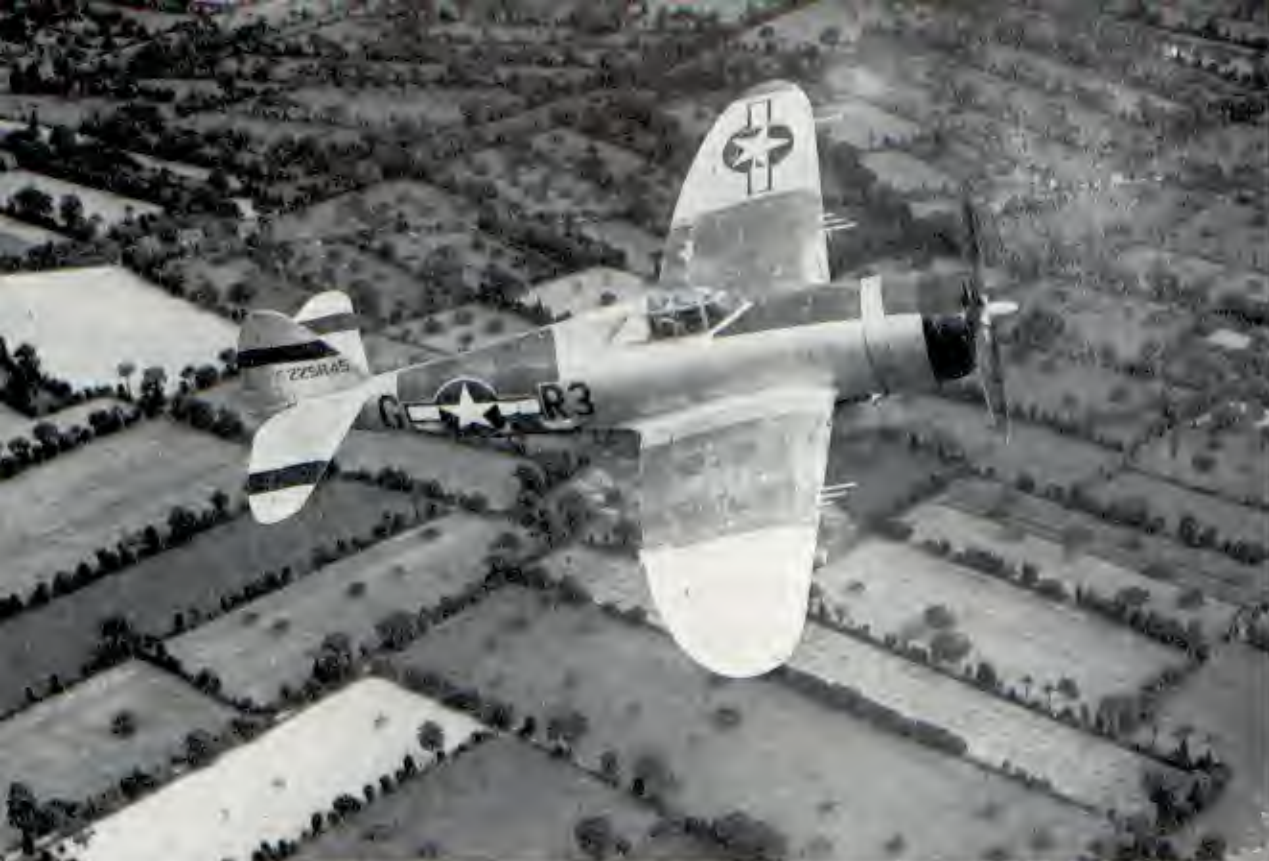
Eight 12.7mm MGs in test firing, June 1943.

P-47 take-off, March 1943.

主翼下にロケット弾と爆弾を装備したP-47N。所属部隊は不明であるが、戦後の部隊マーキングである。

Note the rockets and bombs under the wing. Unit unknown, but the marking is for a post-war unit.

〔上・下〕これも97ページ上の写真と同じく第56戦闘大隊第62中隊のP-47D。1943年5月の撮影だが，同中隊はこの1ヵ月後の6月12日，フランスのルーアン地区上空でFw190を撃墜して，第56戦闘大隊として初めての戦果を記録している。最初からP-47を装備して編成された第56戦闘機大隊は，同機をもっともうまく使いこなした部隊で，二つのDUC（部隊功労章）が贈られている。写真下も1943年5月の撮影で，パイロットが搭乗して待機中の第62中隊のP-47D。

P-47D of 62nd FS, 56th FG, May 1943. The 56th FG received two DUCs for the distinguished services in Europe by the P-47.

〔上〕第9空軍のサンダーボルト部隊のひとつ，第373戦闘大隊(373rd FG)第410戦闘中隊(410th FS)のP-47D，英国の上空を飛行中のもので，1944年9月の撮影。同大隊は，1944年5月8日，ノルマンデーの掃討作戦にP-47Dで初出撃，2ヵ月後の同年7月には大陸に移駐してB-26の護衛に飛んだ。ライン河渡河作戦で，地上軍を支援した功績によってDUCが贈られている。45年3月20日には，ドイツ軍の補給線切断のために，鉄道やハイウェイの反復攻撃に出動したが，損失機は1機もなく，P-47のタフネスを実証した。〔下〕主翼下に1,000ℓｄ爆弾を2発装備して出撃するP-47D。1944年5月の撮影。

P-47D of 410th FS, 373rd FG, in flight over Britain, Sept. 1944. Active in the Normandy (May 1945) and Rhein operations (July 1945).

P-47D with two 1,000 lb bombs under the wing, May 1944.

グンゼ産業Mr.カラー
ハイモデリングのための塗装マニュアル

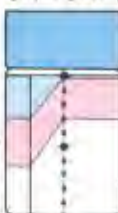
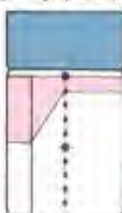
マクダネル・ダグラスF-15の迷彩

McDONNELL DOUGLAS
F-15/TF-15 EAGLE

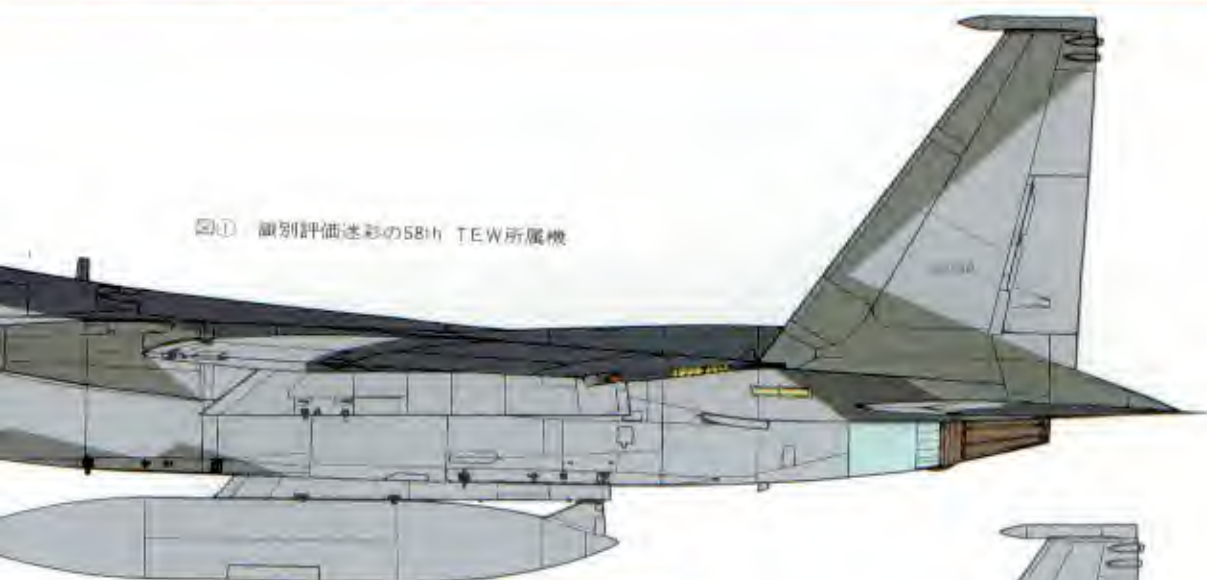
図② アメリカ建国記念塗装のF-15

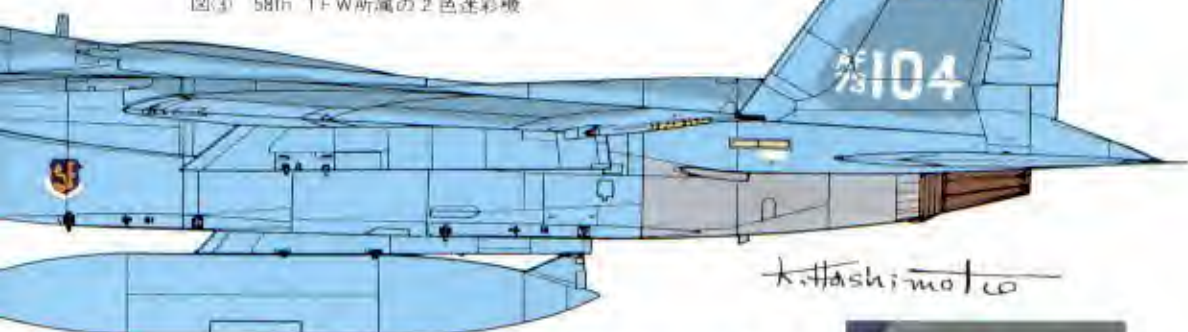
グンゼ産業Mr.カラー 配合ガイド

ライトグレイ

ダークグレイ

配合ガイドの見かた

グンゼ・カラーのビンをレイアウトした背色パターンは、左のナンバーがグンゼ・カラーのナンバーで、中央の目盛りは混合比を示し、ひと目盛りが10%を示しているが、で述べているように厳密な混合比を示してもあまり意味をなさない場合の色調とその塗装上の個性という問題もあり、あくまでも、この混合比は目安、とお考え願いたいと思う。

図① 識別評価迷彩の58th TFW所属機

図①の機体右垂直尾翼の迷彩パターン

図③ 58th TFW所属の2色迷彩機

胴体のエンブレム

垂直尾翼のエンブレム

GUNZE SANGYO

グンゼ産業Mr.カラー

ハイモデリングのための塗装マニュアル

TF-15, the 58th TFTW Commander's plane. (Photo by F.B. Mormillo)

マクダネル・ダグラス F-15Aイーグルの迷彩

このところアメリカ軍用機の迷彩塗装が明るいグレイ系のものに変更されつつあるが、図①に示すスプリンター・タイプの3色迷彩などは印象的で面白い塗装例のひとつといえよう。

図①はルーク空軍基地の第58戦術戦闘訓練連隊（58th TFTW）第555戦術戦闘訓練飛行隊（555th TFTS）に所属するF-15で、F-4ファントムなどと同じく識別評価テストの塗装をした機体で、グレイの3色は濃い順に、ダークガルグレイFS 36231、ライトガルグレイFS 36440、グレイFS 36622となり、この色の混色率は、本誌4月号の本欄に紹介してある。

国籍マークはなく、機首下面にキャノピーと同面積くらいの黒く塗った部分があるが、これは飛行中の機体の上下面の識別を困難にさせる目的のカムフラージュといえる。

図②は1976年の国際航空宇宙ショーで、わが国へも飛来した建国記念塗装のTF-15Aイーグル。機体は白地で、アメリカ国籍マークと同じブルーと赤の塗り分けとなっていて、垂直尾翼内面は赤とブルーの塗装と同じだが、記念マークは記入されていないのが異なる。主翼と尾翼翼端に赤白ブルーの帯入り、胴体下面中央にも、機体上面と同じブルーのシェープラインがある。

図③は第58戦術戦闘訓練連隊（58th TFTW）所属のF-15Aで、ブルーグレイの2色迷彩機。ライトブルーグレイとやや濃いブルーグレイの塗り分けで、胴体の背、エンジン部の上、翼の上面中央部、エアーインテーク部上などが濃いブルーグレイとなっており、垂直尾翼のようにライトブルーグレイのふちどりがあるような迷彩機である。

☆グンゼ・カラー☆

グンゼ・カラー、われわれがこう呼ぶ「グンゼ産業Mr.カラー」（新ネーム）は、およそ10年もの長期にわたって模型ファンの必需品として愛用されてきた専用塗料である。もちろん「グンゼ・カラー」は従来のものと、まったく同一の品質であり、その質の良さ、安定した色調の優秀さはファンに定評のあるところ。しかも、この新ネーム発売を記念して発売された「グンゼ・カラー」は従来の58色に、今回新発売の14色がプラスされ、72色になった。

また「グンゼ産業Mr.スプレーカラー」は従来の29色に新色11色がプラスされ、合計40色もの多彩な専用カラーが発売中である。

このページでご紹介する混色法は、いずれもグンゼ・カラーによる混合比で、他のカラーとの混色は保証できないし、塗料の品質の差もあって、うまく混合できない恐れがあるから十分に注意しよう。今まで「グンゼ産業製」カラーであることを確認することである。

（イラストと解説・橋本喜久男）

TF-15 displayed at International Air Show, Iruma, Japan, 1976.

〔左上〕第58戦術戦闘訓練連隊(58th TFTW)のTF-15。同連隊の司令官機である。〔上〕入間基地の1976年国際航空宇宙ショーに出場したTF-15。〔下〕第58戦術戦闘訓練連隊第555戦術戦闘訓練飛行隊(555th TFTS)のF-15。

F-15 of 555th TFTS. (Photo by F.B. Mormillo)

〔左〕P-47Dサンダーボルトを装備して米第12空軍の下で欧州で戦闘した第1ブラジル戦闘中隊のパイロットたち。ブラジル空軍のパイロットおよび地上整備員は，1944年1月に欧州に渡り，サンダーボルトを受領している。同空軍は終戦までに88機のP-47Dを受領，戦後はさらに25機を受けとって，2個戦闘爆撃大隊を編成している。機体に画かれているだちょうのマンガは，第1ブラジル戦闘中隊のエンブレムである。

〔下〕自由フランス空軍機の塗装にしたP-47D。自由フランス空軍には，大戦中に446機のP-47Dが供与され，戦後もデハビランド・バンパイアが就役するまで使われた。バンパイアに代替されたP-47Dはアルジェリアに送られ，1960年まで在籍していた。

⬆ Brazilian pilots were proud of operating Thunderbolts in Europe under the US 12th Air Force. Brazilian pilots and groundmen went to Europe in January 1944 to form two fighter-bomber battalions with 88 P-47's.

A total of 446 P-47Ds was supplied to the Free French Forces during the war. They were replaced by De Havilland Vampires in 1951

2式単戦

NAKAJIMA KI44 SHOKI

明野陸軍飛行学校の2式単座戦闘機"鍾馗"2型甲

鍾　馗

(Photo by Shunkichi Kikuchi)

(Photo by Shunkichi Kikuchi)

Ki44-II-Ko. SHOKI, at Akeno Flying School, Mie Pref., Japan. Akeno School was the "mecca" for the Japanese Army fighter pilots during WWII.

（上）日本の陸軍戦闘機パイロット養成のメッカであった明野陸軍飛行学校の２式単戦"鍾馗"２型甲。整備員の手で移動中のもので、機首の滑油冷却用の環状冷却器や機体上面の塗装がよくわかる。この環状冷却器はのちに廃止して、機首下面に蜂巣型の冷却器を装備したが、これを両方とも付けている機体もあった。主翼の上に載せられているのは主脚の車輪止めである。（下）松戸を基地に帝都東京の防空に活躍した飛行第70戦隊の"鍾馗"２型甲。エンジン部にカバーをかけて待機中。尾翼のマークは「０」と「７」を図案化したものである。

(Photo by Shunkichi Kikuchi)

Ki44-II-Ko, SHOKI's, the main force of the Matsudo-based 70th SENTAI (fighter group). Matsudo, 20 miles northeast of Tokyo, was one of the major interceptors' bases responsible for the defense of the metropolis.

Ki44-II-Ko of Akeno Flying School, in training flight. Having the superior capability of climbing up to 5,000 meters in one minute and 24 seconds and with a service ceiling of 11,200 meters, this high wing-loading fighter was the pillar of the Japanese Army defending the Tokyo area.

(Photo by Shunkichi Kikuchi)

(Photo by Shunkichi Kikuchi)

〔上〕2枚とも飛行中の"鍾馗"2型甲。明野飛行学校で訓練中のものである。防空用の高速重戦として造られた本機は、出現当時は類のない高翼面荷重の戦闘機として、軽快な戦闘機に乗りなれたパイロットには扱いにくい飛行機でもあった。2型甲は高度5,000mまで1分24秒、実用上昇限度は11,200mであった。〔下〕満州の重要都市の防空にあたった飛行第70戦隊第2中隊の"鍾馗"2型乙。奉天郊外飛行場の夜明け、顔を出した太陽に照されて浮かびあがった2機のシルエット。同中隊は昭和19年2月に内地の松戸に移駐、東部地区の防空を担当した。

(Photo by Shunkichi Kikuchi)

Ki44-II Otsu, SHOKI's of the 2nd Chutai (company) of the 70th Sentai stationed outside of Feng Tien, Manchuria. The Chutai moved afterwards to Matsudo in February 1944 to join in the metropolice air-defense force.

戦場のサンダーボルト

〔上〕大陸のドイツ軍拠点の爆撃に進撃するP-47C。第8空軍のさん下で闘った第78戦闘大隊（78th FG）第84戦闘中隊（84th FS）の所属機。1943年6月、進撃の途中で、一緒に飛んだB-17から撮影したもの。第78戦闘大隊は、1943年4月からサンダーボルトを装備して第8空軍のれい下に入り、オランダなどのドイツ軍施設を攻撃する爆撃機護衛の任についた。〔下〕同じく第78戦闘大隊所属のP-47Dで、これは1944年7月頃の撮影。

〔上〕胴体下に増槽、主翼下に500-lb爆弾を吊して飛ぶP-47D。第9空軍さん下のサンダーボルト部隊のひとつ、第373戦闘大隊（373rd ＦＧ）第410戦闘中隊（410th ＦＳ）の所属機。同大隊は1944年5月8日、ノルマンデー掃討作戦で、P-47で初出撃した。〔下〕サンダーボルト部隊としてもっとも著名な第56戦闘大隊（56th ＦＧ）第63戦闘中隊（63rd ＦＳ）のP-47C。同大隊からは、F.ガブレスキ大佐をはじめ数々のエースが出ている。

〔上〕P-47Dの標準武装は12.7mm機銃が片翼に4挺、計8挺装備であるが、これは片翼に3本、計6本の零距離ロケット弾ランチャーを追加装備した機体。このロケット弾は尾部のフインがなく、主として地上や艦船攻撃に使われた。

〔上〕主翼下の500-lb爆弾の扱いについて説明を受けるパイロットたち。P-47Dの爆弾搭載量最大は、主翼下に1,000-lb爆弾2発と胴体下に500-lb爆弾1発。
〔下〕主翼の12.7mm機関銃のマズル。銃口はおおいでふさいでいる。

15,680機余が生産され、二次大戦中の米陸軍空軍の三大傑作戦闘機のひとつであったサンダーボルトは、欧州から太平洋戦線にわたって、58個の戦闘大隊に装備されている。

〔上・下〕1944年3月から第9空軍のさん下となって、欧州大陸のドイツ軍掃討作戦に参加した第366戦闘大隊（366th FG）第390戦闘中隊（390th FS）のP-47D。同大隊の各機は、44年3月14日にフランス海岸の攻撃で、P-47による初の出撃をしているが、ここのシーンはその約1ヵ月後のもの。同大隊のP-47の活躍でめざましいのは、1944年6月11日、雨中に敢行したセントローのドイツ軍戦車部隊の攻撃で、連合軍地上部隊を救った功績大としてDUC（部隊功労章）が贈られている。

〔上〕フランスのドイツ軍拠点の攻撃に発進するP-47D。基地のエプロンから金網のマットを敷いた簡易滑走路に向うところである。P-47Dを装備して、第9空軍のさん下で1944年5月から45年5月までの1年間、欧州大陸で闘った第36戦闘大隊（36th ＦＧ）第23戦闘中隊（23rd ＦＳ）の所属機。写真の機体はレザーバックの操縦席防風のP-47Dであるが、D型のブロック・ナンバー25からは、後方視界改善のために、水滴型の透明風防に改められた。

〔左〕3本に束ねたロケット弾チューブを装てん中のP-47D。1944年初めから第12空軍のさん下となって闘った第57戦闘大隊（57th ＦＧ）第66戦闘中隊（66th ＦＳ）の所属機である。写真は1945年3月末の撮影。

〔左下〕零距離ロケット弾と500-lb爆弾を装備してドイツ軍の輸送列車攻撃に向うP-47D。1945年3月2日の撮影。
〔上〕これもフランスの連合軍基地から発進するP-47D。第9空軍さん下の第48戦闘大隊（48th FG）第494戦闘中隊（494th FS）の所属機。1944年6月ころの撮影。
〔下〕500-lb爆弾を装備して発進準備中のP-47D。主脚車輪はクロスメッシュ・パターンのタイアである。

P-47Dの細部がよくわかる写真。〔上〕翼下の500-lb爆弾、胴体下の75（米）ガロン落下増槽の装着ぐあいや、主車輪の脚側と翼側のカバーなどがよくわかる。操縦席風防枠の頂点にあるのはリア・ビジョン・ミラー（バック・ミラー）。〔下〕上と同じ機体を前方から見たもの。主翼付根前方下方に、2枚口を開いているのは、オイルクーラーのシャッター、その後方の丸いアナは排気口、尾輪前方の胴体下のでっぱりは、スーパーチャージャー・タービンのフード部分である。当時の乗員たちの服装がよくわかって面白い。

(上)主脚の内側がよくわかる珍らしいスナップ。主翼下は75ガロン落下増槽。1944年4月25日の撮影である。
(下)2,300hpのプラット・アンド・ホイットニイR-2800-59エンジンを収めた太い機首。この写真で本機の大きさがよくわかる。本機は戦後のサンダーチーフに受けつがれた戦闘爆撃機のはしりでもある。この機体は胴体下に500-lb爆弾、主翼下に75ガロン落下増槽を吊している。この増槽は胴体下にも装備できて、主翼下には150ガロンの落下増槽も吊して飛んだ。これでP-47Dの最大全備重量は19,400-lb(8,799kg)。

グッドイアー製の コルセア戦闘機《2》

THE F2G CORSAIR——TOO LATE FOR GLORY

⬆ P&W R-4360-4 Wasp, 28-cylinder 4-row air cooled radial engine, utilies in the F2G. Later versions of this engine eventually powered the USAF B-36, C-97, C-119 and C-124. (Pratt and Whitney)

Goodyear XF2G-1. One of design purposes of the F2G was to provide sufficient speed in a low altitude to cope with the suicidal Japanse Kamikaze attacks on naval craft. (National Archives)

コルセアの低高度戦闘機型F2G-1は、日本の神風特攻機の迎撃が目的であった。大戦末期の日本の特攻機の攻撃で、米海軍は35隻の艦船を沈められ、288隻が被害を受けている。艦隊防空のために、ダイブで突進する日本機に立ち向かう高速の低空迎撃機が必要だったわけである。しかしながらF2Gの実用化は遅れて、ついにスーパー・コルセア対日本特攻機の空戦は実現しなかった。

Goodyear FG-1D Corsair was only Corsair to participate in the cross-country Bendix Trophy Race, in 1946. The pilot was Thomas F. Call, a former 6th AF pilot. (Leo Kohn)

写真上は、5機造られたＦ２Ｇ-1の原型ＸＦ２Ｇ-1の1機。オハイオ州アクロンのグッドイアー社工場でテスト中のもの。写真左はＦ２Ｇに積まれた星型28気筒空冷のプラット・アンド・ホイットニイR-4360-4ワスプ・メジャー　エンジン（3,670 hp）。同エンジンは、レシプロからターボジェットへの過渡期の出現で、後期の型は米空軍のB-36、B-50爆撃機やC-97、C-119、C-124輸送機の動力となっている。

写真左下は、F4U-1のグッドイアー生産型であるＦＧ-1。写真の機体は1946年のベンディクス・トロフイー　クロス・カウントリー・レースに参加したＮＸ63382。これまで、このレースに出場したコルセアは、これ1機のみである。レースでは前第6空軍のパイロット、T.F.カールの操縦で飛んだが、搭載エンジンR-2800は燃費が高く、カリフォルニアからクリーブランドまでの無着陸飛行ができず、オハイオ州のトレドに不時着している。写真右下はクリーブランドで開催された1946年度トンプソン・トロフィ・レースに出場して6位となったＦＧ-1。機体塗装はブルーとイエロー。翼の付いた足のマークは、グッドイアーのシンボル。

At the sixth and final position in 1946 Thompson Trophy Race, Cleveland. Note Goodyear winged foot symbol on the fuselage side. (Leo Kohn)

➡ Cook Cleland displays a Victory smile from the cockpit of his Goodyear F2G after winning the 1947 Thompson Trophy Race at Cleveland. Former Navy Commander Cleland won the Trophy again in 1949.

Cook Cleland won the first of his two Thompson Trophies at Cleveland in 1947 with this checkered nose F2G-1. Cleland replaced the standard F2G auxiliary rudder with the preferred vertical stabilizer of the FG-1. (Leo Kohn)

写真左は、クリーブランドで開かれた1947年度のトンプソン・トロフィ・レースに出場したＦ２Ｇ-1。このトンプソン・レースで２回優勝しているクック・クレランド氏の乗機で、同氏はこの47年度レースで１回目の優勝を飾った。Ｆ２Ｇ-1であるが、補助ラダーはＦＧ-1のものに代替している。

写真上は、47年度トンプソン・レースで優勝、Ｆ２Ｇの操縦席からビクトリー・スマイルを送るクック・クレランド。同氏は1916年12月24日、クリーブランド生まれの元海軍大佐。トンプソン・トロフィ・レースで２回以上優勝の経験をもつのは、同氏とＲ・ターナー大佐のみである。

DC-6B Clipper Midnight Sun, N6528C

Douglas DC-6B, or pressurized model of the DC-4. To compete with the Constellation, Pan Am introduced it with a new tourist class fare system starting 1 May 1952.

エアラインの翼

Pan Am's Planes

パン・アメリカン航空 ⑭

ダグラスＤＣ-6は、ロッキード・コンステレーションの対抗馬としてＤＣ-4を改造したもの。終戦翌年の1946年２月15日に初飛行した原型１号機はＤＣ-4より胴体が2.13m延長され、客室は与圧室となって、乗客数は52～68人。最初の量産型ＤＣ-6が175機、胴体をさらに1.52m延長した貨物輸送型のＤＣ-６Ａが75機。さらに胴体を0.33m延ばして乗客数が最大107人乗せられるＤＣ-6Ｂが287機生産されている。パンナムではコンステレーションを28機、ストラトクルーザーを29機装備していたが、ダグラスへの義理から1952年２月にＤＣ-6Ｂを購入、82座席のツーリスト・クラスにして同年５月１日から北大西洋の"レインボー"路線に就航させた。その２年後の1954年４月30日には、貨物輸送型のＤＣ-６Ａの１番機を受領している。ＤＣ-6Ｂの購入機数は50機、ＤＣ-６Ａは５機である。

写真上はＤＣ-6Ｂの１機クリッパー・ネーム"ミッドナイト・サン"（N6528Ｃ）、写真下は1952年６月24日にパンナムに納入された"スターゲイザー"（N6527Ｃ）で、羽田空港に飛来したときに撮影したものである。

〔ＤＣ-6Ｂデータ〕エンジン：P.&W.R-2800（離昇出力2,500hp）×４、全幅35.97m、全長32.31m、全備重量48,534kg、乗客数44～88人、巡航速度504km/h、巡航高度6,858m、航続距離4,827km

A Japanese aero-fan had a chance at Haneda to shoot this interesting aircraft which had been in Pan Am service since 24 June 1952. (Photo by K. Sasano)

ジェット軍用機の先輩たち

イギリス篇 ⑥

グロスター・ミーティア……(1)

GLOSTER METEOR

グロスター・ミーティアは、イギリスで最初に実用化されたジェット戦闘機。大戦中の1941年初めにF.9／40仕様の原型機12が発注されたが、装備エンジンの開発が遅れて、原型機が初飛行したのは3年後の1943年3月5日。最初の量産型F.1は翌44年7月から英空軍の防空部隊に配備されて、同年8月4日には、ドイツの飛翔爆弾V-1を撃墜、初戦果をあげている。二次大戦ではV-1の迎撃に出動したのみに終ったが、戦後も開発がつづけられ、F.3、F.4、F.8などの改造型のほか、複座練習型のT.7、戦闘偵察型のF.R.9、写真偵察型のP.R.10、夜間戦闘機型のN.F.11、12、13、14など、グロスター社で3,545機、オランダのフォッカー社で330機、計3,875機が生産され、イギリス空軍のほかにオーストラリア、フランス、オランダ、ベルギー、デンマーク、スウェーデン、エジプト、シリア、アルゼンチン、ブラジル、イスラエル各国空軍でも使われている。大戦中のV-1迎撃のほかに、朝鮮戦争でオーストラリア空軍のF.8が実戦に参加した。

上2枚および左下写真は20機が製られたミーティアの最初の量産型F.1。F.1はロールスロイスW.2B／23Cウェランド・エンジン（推力771kg）×2で、機首にイスパノ20mm機関砲4門装備。1944年7月から9月初めにかけて、カルムヘッド基地の第616スコードロンに装備された。左下はF.1の18号機（EE227）、上右は5号機（EE214）である。V-1を初めて撃墜したのは、7号機(EE216)であった。写真下は原型1号機のDG202.

写真右はカルムヘッド空軍基地の第616スコードロンに装備されたミーティアF.1とF.3のラインアップ。F.3は搭載エンジンをより高推力のデルウェント1に換装,124ページ下の写真でよくわかるF.1の横開き式の操縦席風防を後方スライド式に改め、スロッテド・エアブレーキを採用、機体内の燃料タンク容量をふやし、機体構造を強化するなどの改造をしたもので、F.1につづいて、1944年から47年にかけて210機が生産されている。写真は給油中のシーンで、いちばん手前はF.1、2機、3機目はF.3である。

このページと次ページのほかの4枚の写真はF.3の1機EE360／G。F.3の1号機EE230は、デルウェント1エンジンの完成が遅れて、F.1と同じW2B／23Cエンジンを積んで1944年9月初めに初飛行した。実戦部隊への本格的な配備はこのF.3からで、616につづいて、56、74、255など各スコードロンが本機に改変した。F.3の生産最後の15機は、エンジン・ナセルを前後に長く張り出した太いロング・コードのものとしたが、写真のEE360もそのナセルを装備している。

エンジン・ナセルの空気取入口を前方に延ばし、後方にも延長したワイド・コード・ナセルのテストは、最初F.1の2号機EE211／Gを使って行なわれたが、この結果、速度が海面上で60mph（約97km／h）、高度4,000ft（1,219m）で50mph（約80km／h）速いことがわかって、F.4型以降ではこのナセルに改められた。